ہماری ریلیں

نہرو بال پستکالیہ — ۹

ہماری ریلیں

جگجیت سنگھ

کارٹون : احمد

مترجم: بالمکند عرش ملسیانی

نیشنل بک ٹرسٹ، انڈیا نئی دہلی

دسمبر ۱۹۷۱ء (اگراہنیا ۱۸۹۳)

قیمت 1-50

تصاویر
ریلوے بورڈ کے شکریہ کے ساتھ

THE STORY OF OUR RAILWAYS (URDU)

ڈائرکٹر نیشنل بک ٹرسٹ، انڈیا — ۵ اے گرین پارک نئی دہلی نے
شوچی پرائیویٹ لمیٹڈ نئی دلی میں چھپوا کر شایع کیا۔

ریلیں کیوں؟

ریلیں ریلوے انجنوں سے بہت پہلے بھی تھیں۔ جب یہ پتہ چلا کہ کھُردری سڑک کی بہ نسبت صاف ستھرے راستے پر زیادہ بھاری سامان لے جایا جا سکتا ہے تو کوئلے کی کانوں کے مالکوں نے لکڑی کی پٹڑی بنائی، جس پر کوئلے کی گاڑیوں کو گھوڑے کھینچتے تھے۔

سب سے پہلے ریل کے انجن بھاپ سے چلتے تھے۔ اِس کا سب کو پتہ ہے کہ سکاٹ لینڈ کے بڑے انجینئر جیمز واٹ کو اسٹیم انجن کے ایجاد کرنے کا خیال اُس وقت پیدا ہوا جب وہ ابھی لڑکا ہی تھا اور اس نے پانی کی دیگچی کو دیکھا کہ اُس کا ڈھکنا بھاپ کی طاقت سے اوُپر کو اٹھ رہا تھا۔

آج کل تو یہ خیال کرنا بھی مشکل ہے کہ ریلیں کبھی نہیں تھیں۔ ہم اِن کے اس قدر عادی ہو چکے ہیں کہ ہم انہیں ایسے ہی قدرتی سمجھتے ہیں جیسے سانس لینے کے لیے ہوا۔ اِس پر بھی ڈیڑھ سو سال ہوئے کہ ریلوں کا نام و نشان تک نہ تھا۔ انگلینڈ میں جہاں ریلیں ایجاد ہوئیں ۱۸۲۵ تک ریلیں بننی شروع نہیں ہوئی تھیں۔

پچھلے ڈیڑھ سو سال میں ریلیں بہت زیادہ پھیل گئی ہیں۔ تمام ملکوں کی ریلوں کی مجموعی لمبائی آج ۱۳،۰۰،۰۰۰.... کلومیٹر سے بھی زیادہ ہے۔ امریکن خلا بازوں نے جو ابھی چاند پر اُترے تھے جو فاصلہ طے کیا تھا یہ فاصلہ اس سے بھی بہت زیادہ ہے۔

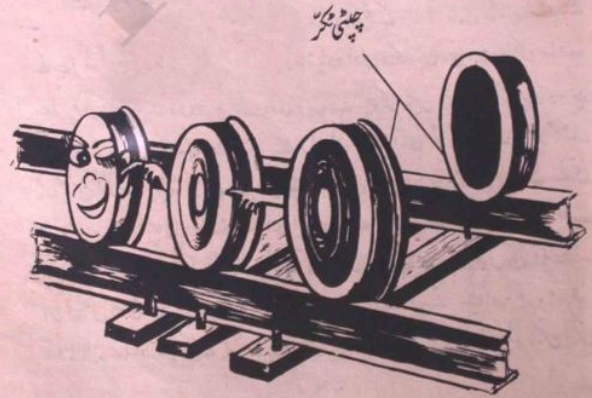
ریل کی پٹڑی کی مجموعی لمبائی خلا بازوں کے طے کردہ فاصلے سے زیادہ ہے۔

امریکی خلا باز حال ہی میں چاند پر اُترے تھے۔ دنیا کی تمام ریلیں سال بھر میں جتنا فاصلہ طے کرتی ہیں وہ اس فاصلہ سے زیادہ ہے جو پلوطان سے سوُرج تک آنے اور جانے کا فاصلہ ہے۔ پلوطان نظامِ شمسی کا وہ ستارہ ہے جو سوُرج سے سب سے زیادہ دوُر ہے۔

ریلوں کے اس قدر جلد پھیل جانے کی وجہ یہ ہے کہ یہ زمین پر سستے سے سستا طریقۂ آمد و رفت مہیا کرتی ہیں۔

اس سستے پن کی وجہ پہیوں اور پٹڑی کی وہ مہم ہے جو ریلیں استعمال کرتی ہیں۔ پہیوں کے اردگرد ایک چپٹی ٹکر ہوتی ہے۔ ان کے اندر ایک چکر ہوتا ہے جو گاڑیوں کے پٹڑی پر چلنے میں مددگار ہوتا ہے۔ اِس کارن سے اور اس وجہ سے کہ ریل کی پٹڑی بالکل سیدھی اور صاف ہوتی ہے پہیوں اور پٹڑی میں رگڑ اس سے بہت کم ہوتی ہے جتنی کہ ٹرک کے ربر ٹائر اور سڑک میں۔ اگر ایک ریل گاڑی کو صاف پٹڑی پر ایک سو

کلومیٹر کی رفتار سے چلایا جائے تو رُکنے سے پہلے وہ کم سے کم آٹھ کلومیٹر چلتی رہے گی۔ اس کے مقابلے میں اگر سڑک پر ایک ٹرک کو اسی رفتار سے چلایا جائے تو وہ ڈیڑھ کلومیٹر تک چل کر ہی رُک جائے گا۔ ریل گاڑی کے پہیوں اور پٹڑی میں کم سے کم رگڑ اور پہیوں میں از خود صفائی سے چلتے رہنے کی خاصیت کے یہ معنی ہیں کہ ریل گاڑی بہت زیادہ وزن ڈھو سکتی ہے اور کم سے کم طاقت صرف ہوگی۔ اس سلسلے میں اور کوئی بار برداری کا ذریعہ اس کا مقابلہ نہیں کر سکتا۔ اسی وجہ سے گو ریل گاڑیاں ٹرکوں سے بہت بھاری بوجھ کھینچتی ہیں لیکن ایندھن بہت کم استعمال ہوتا ہے۔ ۱۹۶۴ – ۶۵ میں بار برداری کے دوسرے ذرائع نے ریلوں سے آٹھ گنا ایندھن استعمال کیا تھا اور بار برداری کی مقدار ریلوں سے ½ کے برابر تھی۔

ریل کی لائن پر سڑک سے بہت کم رگڑ ہوتی ہے۔

اس کے علاوہ سامان لے جانے کے دوسرے ذرائع کے واسطے اتنا ہی سامان لے جانے کے لیے جتنا ریلیں لے جاتی ہیں ریلوں سے نوگنا زیادہ آدمی درکار ہیں۔ یہ بات بالکل صاف ہے کہ ریلوں سے سستا کوئی ذریعہ بار برداری نہیں ہے۔ چونکہ ریلیں اتنی بڑی کفایت کا ذریعہ تھیں اسی لیے صنعتی انقلاب نے تیزی سے ترقی کی۔ اسٹیم انجن کی ایجاد کے ساتھ انگلستان میں صنعتی انقلاب تقریباً ڈیڑھ سو سال پہلے شروع ہوا۔ اس ایجاد سے اس ملک نے اتنی طاقت اور دولت پائی کہ ہندوستان اور دنیا کے بہت بڑے حصہ پر ان کا غلبہ ہوگیا۔ ایسا معلوم ہوتا تھا کہ آناً فاناً انگلینڈ کو لاکھوں ہی بے جان غلاموں کی ایک فوج حاصل ہوگئی ہے جو اس کے لیے اپنا خون پسینہ ایک کرتے تھے اور جنھیں نہ کچھ کھلانا پڑتا تھا اور نہ کچھ پہننے کو دینا پڑتا تھا۔ ۵۰۰ ہارس پاور کے ایک اسٹیم انجن میں

۱۰۰۰۰ آدمیوں کی طاقت ہوتی ہے۔ اس طرح دس لاکھ آدمیوں کا کام صرف ایک سو اسٹیم انجنوں سے ہو سکتا ہے۔

شروع شروع میں ان مشینی غلاموں یعنی اسٹیم انجنوں نے کاتنے اور بُننے کی دستکاریوں کو سنبھالا۔ زیادہ سامان تیار کرنے کے لیے فیکٹریوں کو زیادہ کچا مال لے جانے کی ضرورت پڑی۔ اسی طرح تیار شدہ مال کو بیچنے کے لیے منڈیوں میں لے جانا پڑا۔ اس لیے فیکٹریوں سے مال لے جانے یا فیکٹریوں تک مال پہنچانے کے لیے سستے اور اچھے طریقہ کار کی ضرورت محسوس ہوئی۔ اس موقع پر ریلوں کا ظہور ہوا۔ ان کے آنے سے انسانی تہذیب کو بڑی ترقی ملی۔

۵۰۰ ہارس پاور کا ایک انجن ۱۰۰۰۰ آدمیوں کی طاقت کے برابر ہے

ریلوں کے ذریعے معدنیات کے پہاڑ مثلاً کوئلہ اور کچی دھاتیں قابلِ استعمال جگہوں پر لے جائی جا سکتی تھیں۔ اس لیے ریلیں فولاد کے کارخانوں اور بجلی گھروں کی صنعتوں کا موجب بن گئیں۔ جو صنعتیں بیسویں صدی کے پہلے نصف حصے میں نہایت ضروری صنعتیں تھیں۔

ہم اب بھی سمجھتے ہیں کہ دنیا میں وہی ملک امیر ترین ہے جو زیادہ سے زیادہ اسپات اور بجلی پیدا کر سکے۔ یہ قدرتی بات تھی کہ نہرو نے جب آزادی کے بعد اس ملک کی تعمیر شروع کی تو اس نے سب سے زیادہ زور اسپات، بجلی اور ریلوں پر دیا۔ ریلوں کے بغیر اسپات اور بجلی کی صنعتیں ترقی پذیر نہیں ہو سکتی تھیں اور یہ نہ ہوتا تو ہندوستان صنعتی طور پر بہت پیچھے رہ جاتا۔

ریلوے لائن اور بار برداری

سوائے ہمالہ کی چھوٹی چھوٹی پہاڑیوں اور غیر ترقی یافتہ علاقوں کے ہندوستان میں تقریباً ہر مقام ریلوے لائن سے زیادہ سے زیادہ ۳۰ کلو میٹر دور ہے۔ اگر آپ مغربی پاکستان کی سرحد کے نزدیک آخری ریلوے اسٹیشن امرت سر سے ریل میں بیٹھیں تو مشرق میں کلکتہ، جنوب میں راس کماری اور مغرب میں بمبئی تک جا سکتے ہیں۔ ریلوں کا سارے ملک میں جال بچھنا ضروری ہے کیونکہ وہ ایک جدید سماج کا ایک ضروری حصہ ہیں۔

آپ کسی ٹرین میں سفر کریں تو جنکشن اسٹیشن پر آپ کو گاڑی تبدیل بھی کرنی پڑ سکتی ہے۔ اس لیے کہ جس گاڑی میں آپ سوار ہیں وہ وہاں تک نہ جاتی ہو جہاں آپ جا رہے ہوں۔ لیکن بعض اوقات ریلوے لائن کی چوڑائی کی وجہ سے بھی ایسا کرنا پڑتا ہے۔ اس صورت میں آپ کو دوسری گاڑی لینی پڑتی ہے کیونکہ کوئی گاڑی مختلف چوڑائی کی لائن پر نہیں چل سکتی۔

ہماری ریلوں کے تین قسم کی چوڑائیوں کے راستے ہیں۔ سب سے چوڑا راستہ جو ۱٫۶۷۶ میٹر چوڑا ہوتا ہے براڈ گیج کہلاتا ہے۔ اس کے بعد میٹر گیج ہے جس کی چوڑائی صرف ایک میٹر ہے۔ سب سے چھوٹا ۰٫۶۱۰ میٹر یا ۰٫۷۶۲ میٹر چوڑا ہوتا ہے۔ اسے تنگ گیج یعنی narrow gauge. کہتے ہیں زیادہ تر ریلوے

لائنیں براڈ گیج یا میٹر گیج میں ہیں۔ ہندوستان کی ریلوے لائنوں کی کل لمبائی ۵۸۵۰۰ کلومیٹر ہے جس میں سے ۲۸۰۰۰ کلومیٹر براڈ گیج ہے اور ۲۶۰۰۰ میٹر، میٹر گیج اور صرف ۴۵۰۰ کلومیٹر نیرو گیج میں ہے اگرچہ براڈ گیج اور میٹر گیج کی لمبائی کلومیٹروں میں قریب قریب برابر ہے۔ لیکن سامان اور مسافروں کی ۸۵ فی صد آمدورفت براڈ گیج کے ذریعے ہی ہوتی ہے۔ چھوٹی یا Narrow gauge پر صرف ۲ فی صد کی آمدورفت ہوتی ہے۔

نیرو گیج یا چھوٹی لائن کا یہ بڑا فائدہ ہے کہ تنگ پہاڑوں اور پہاڑی علاقوں میں بہت کم چٹانوں کو کاٹنے، سرنگیں بنانے، پشتوں اور پُلوں کی ضرورت ہوتی ہے کیونکہ لائن جتنی چوڑی ہوگی اتنا ہی زیادہ سامان لے جایا جاسکے گا۔ چوڑی لائن پر گاڑی زیادہ

انجن میں آگ جلائی جا رہی ہے

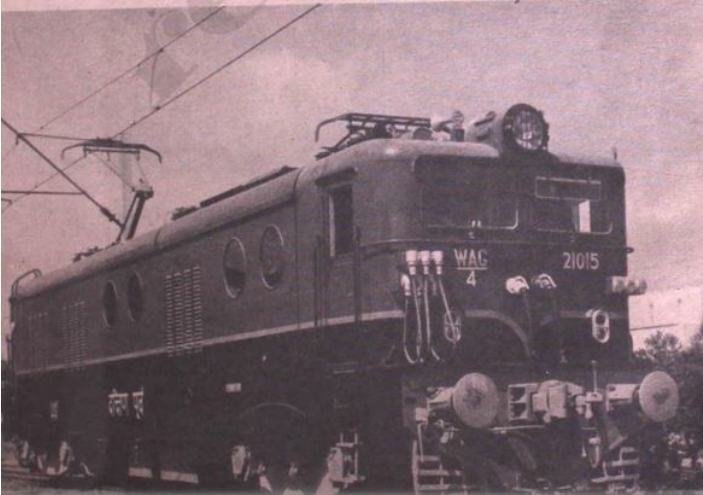
تیز چل سکتی ہے اور سفر زیادہ آرام دہ ہو سکتا ہے۔ ہماری لائنوں پر جو انجن چلتے ہیں ان میں زیادہ تر اسٹیم انجن ہوتے ہیں اور کوئلے کا استعمال کرتے ہیں۔ دو قسمیں اور بھی انجنوں کی ہیں، جو ڈیزل اور بجلی سے چلتے ہیں۔

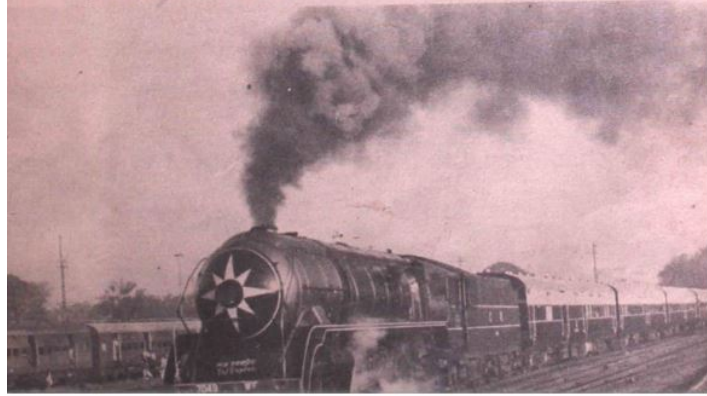
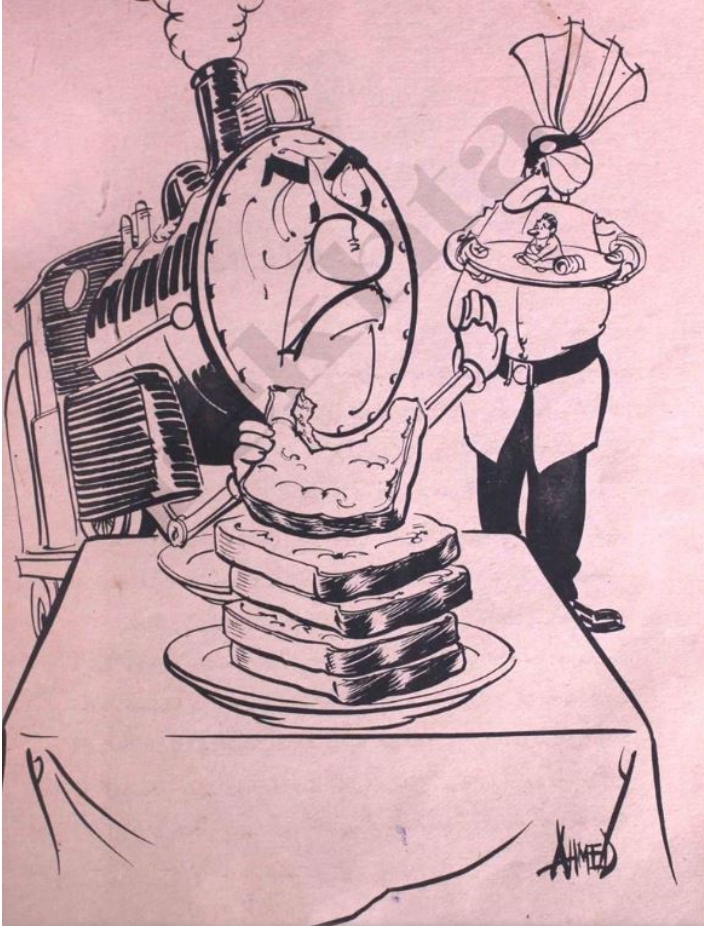
فہرست ۱

بندوستانی ریلوں میں انجنوں کی تعداد

	چوڑی لائن (براڈ گیج)	درمیانی لائن (میٹر گیج)	چھوٹی لائن (نیرو گیج)
اسٹیم	۶۲۶۸	۳۵۹۳	۴۰۷
ڈیزل	۶۵۳	۲۰۶	۳۲
بجلی	۴۵۹	۲۰	—

اگلے دس سال میں ہمیں امید ہے کہ ہم ڈیزل اور بجلی کے انجنوں

ہندوستان میں بنا ہوا ایک بجلی سے چلنے والا انجن

▲ چرچ گیٹ بمبئی میں آمد و رفت انتہائی زور پر

تاج اکسپرس ▼

کی تعداد میں اضافہ کرسکیں گے کیونکہ یہ اسٹیم انجنوں سے بہت زیادہ کفایتی ہیں۔ ان سے زیادہ کام لیا جاسکتا ہے اور زیادہ مدت تک زیادہ تیز چلائے جاسکتے ہیں۔ اور پانی دینے یا کوئلہ دینے کی وہ رکاوٹیں ان میں نہیں ہوتیں، جو اسٹیم انجنوں میں ہوتی ہیں۔ ہندوستانی ریلوں کو جدید تر بنانے کے پروگرام میں اسٹیم انجنوں کو ڈیزل یا بجلی کے انجنوں سے بدل دینے کا پروگرام شامل ہے۔ چوتھے باب میں ہم دیکھیں گے کہ ہندوستانی ریلوں نے بہت سی مضافاتِ شہر کی سروسوں اور لمبے راستوں کو بہت جدید بنا دیا ہے۔

ریلوے آمدورفت اور قومی معیشت

جب آپ ریل میں بہ حیثیت مسافر سفر کرتے ہیں تو آپ ریلوں کی خدمات کا ایک بہت تھوڑا حصہ دیکھتے ہیں۔ ریل ٹرانسپورٹ سمندر میں بہنے والے برف کے ایک بڑے تودے کی مانند ہے اور اوپر اگر ریلوں کا کام ایک رائی کے برابر ہو تو اصل میں یہ پربت کے برابر ہوتا ہے۔ سطح پر تو ہم کو مسافروں کا آنا جانا ہی نظر آتا ہے لیکن حقیقت میں لا تعداد سامان کا ڈھونا ہی بہت بڑا کام ہے۔ مسافروں کی آمدورفت کی آمدنی نہیں بلکہ سامان کا لانا اور لے جانا ہی ریلوں کے لیے نعمت ہے اور اسی سے زیادہ آمدنی ہوتی ہے جو قومی کفایت کے لیے بہت ضروری ہے۔

ہندوستان میں ریلوں کی مالک حکومت ہے لیکن دوسرے ملکوں میں مثلاً امریکہ میں ریلیں بالعموم پرائیویٹ کمپنیوں کی ملکیت ہوتی ہیں۔ چونکہ سامان کا لانا اور لے جانا زیادہ فائدے مند ہوتا ہے یہ کمپنیاں مسافروں کے سفر کی حوصلہ افزائی نہیں کرتیں۔ قانوناً انھیں مسافروں کا لانا اور لے جانا ضروری ہے لیکن وہ اس سفر کو جس قدر بھی کم آرام دہ بنا سکتی ہیں بناتی ہیں تاکہ سامان ڈھونے کے زیادہ منافع بخش کام پر زیادہ توجہ کر سکیں۔ اس بات میں انصاف نظر نہیں آتا لیکن پرائیویٹ ریل روڈ کمپنی کے مالک کے لیے

تجارت کے اعتبار سے ہر بات حق اور انصاف ہے۔ اگر وہ اپنی تجارت کے شعبے میں منافع نہیں کما سکتا تو وہ اسے گھاٹا برداشت کرنے کی بجائے بند کر دے گا۔ اگر قانون اس کی مخالفت کرے اور تقاضہ کرے کہ وہ اپنا کام جاری رکھے تو وہ بھی تقاضہ کر سکتا ہے کہ ریلیں مسافروں کو نہیں بلکہ سامان ڈھونے کے لیے ایجاد کی گئی تھیں۔

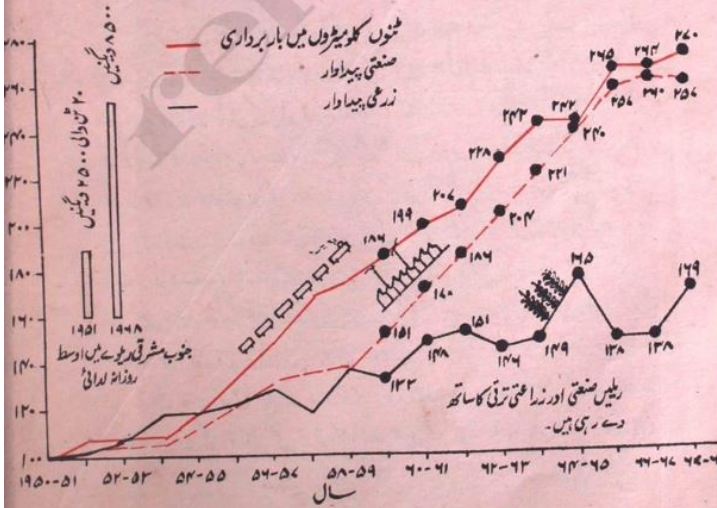
ہم پہلے باب میں دیکھ چکے ہیں کہ زیادہ سامان کو معتبر اور سستے ذریعے سے لے جانے کا ذریعہ صرف ریلیں ہی ہیں۔ ان کے بغیر صنعتی انقلاب نہیں آسکتا تھا۔ جب آزادی کے بعد ہندوستان نے اپنی معاشی ترقی کا پلان بنایا تو یہ ضروری تھا کہ ریلوں پر خاص توجہ کی جاتی۔

ہندوستانی ریلوں نے ملک کی ترقی میں مرکزی پارٹ ادا کیا ہے۔ جنوب مشرقی علاقے میں اسپات کی ترقی کے ساتھ ہی ریلوں میں بھی توسیع ہوئی ہے۔ دوسرے اور تیسرے پنج سالہ پلانوں میں اسٹیل کی ترقی کو پہلے درجے کی ترجیح دی گئی تھی۔ روڑکیلا اور بھلائی میں دو نئے فولاد کے کارخانے قائم کیے گیے۔ اور برن پور اور جمشید پور کے دو پرانے کارخانوں کے کام کرنے کی طاقت دوگنی کر دی گئی۔ اس سے جنوب مشرقی ریلوے میں بڑی توسیع ہوئی ہے۔ ان کارخانوں کی توسیع سے پہلے مال گاڑیوں کے ۲۵۰۰ ڈبے روزانہ لادے جاتے تھے۔ اب ہم روزآنہ ۸۵۰۰ ویگنیں لادتے ہیں۔ اس سے تمہیں صاف معلوم ہوجائے گا کہ جنوب مشرقی ریلوے اسٹیل کی پیداوار کے ساتھ ساتھ کس قدر ترقی پذیر ہوئی ہے۔

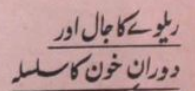
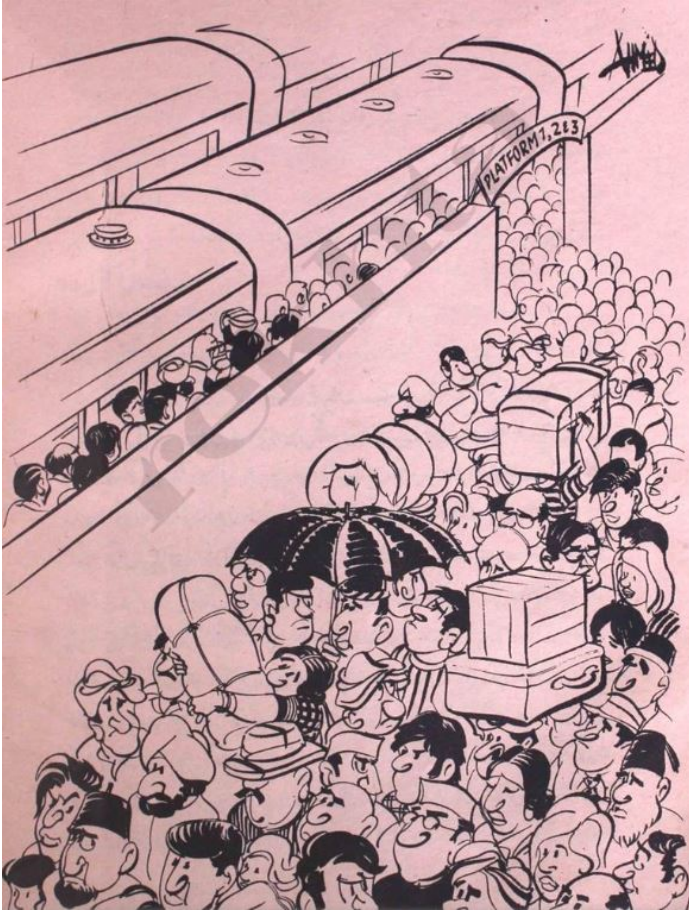
یہی بات مجموعی حیثیت سے تمام ہندوستانی ریلوں کے متعلق بھی درست ہے۔ ریلوں کی توسیع ملکی ترقی کا ایک ضروری جزو رہی ہے۔ ۵۱-۱۹۵۰ میں

ہندوستانی ریلوں پر ۴۴ ارب ٹن کلومیٹر مال لے جایا گیا۔ (ٹن کلومیٹر کا مطلب ہے سامان کی ٹنوں میں مقدار کو اتنے کلومیٹروں کا حاصل ضرب سامان لے جایا جاتا ہے) ۶۸-۱۹۶۷ میں یہی بڑھ کر ۱۱۹ ارب ٹن کلومیٹر ہوگیا۔ گویا سترہ سال میں ۲۷۰ فی صدی کا اضافہ ہوا۔ (۱۰۰×۱۱۹/۴۴=)

اگر تم ذیل کے نقشے کو دیکھو تو تمہیں پتہ چلے گا کہ ریلوں نے ترقی میں زراعت اور صنعت کا کتنی اچھی طرح ساتھ دیا ہے۔

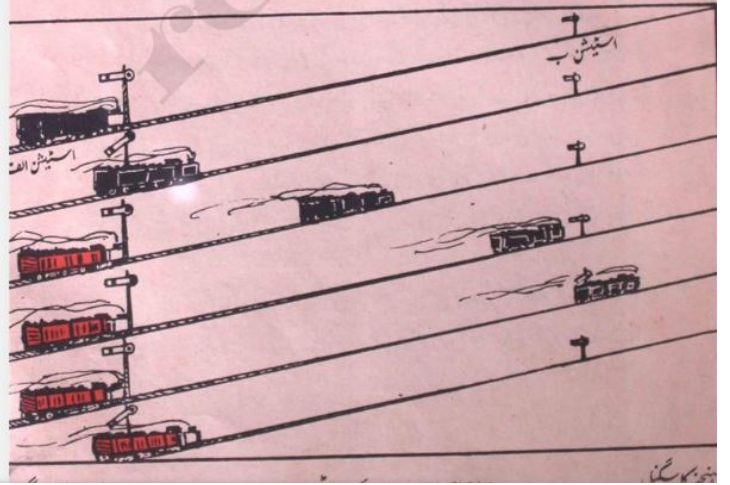
اس نقشے میں سالانہ پیداوار یا ریلوں نے جتنا سامان ڈھویا اس کا حساب ۵۱-۱۹۵۰ کی پیداوار کی نسبت فی صدی سے لگایا گیا ہے چنانچہ ۱۹۶۸ میں صنعتی پیداوار ۱۹۵۰ کی بہ نسبت ۱۵۷ فی صدی بڑھی۔ زرعی پیداوار ۶۹ فی صد اور ریلوں کی بار برداری ۱۷۰ فی صد۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ ریلوں نے قومی معاشیات کے دوسرے شعبوں کا کس طرح ساتھ دیا ہے۔

اگر صنعت اور زراعت میں ترقی مقصود ہو تو ریلوں میں گاہ گاہ توسیع ضروری ہے۔ ریلوے ٹرانسپورٹ کی مثال انسانی جسم میں خون کے دوران سے دی جا سکتی ہے۔ اس سے قومی معاشیات کو ایک جگہ سے دوسری جگہ مال لے جا کر زندگی بخشی جاتی ہے۔ جس طرح جسم میں خون کی گردش سست ہو جانے سے طرح طرح کی بیماریاں پیدا ہوتی ہیں۔ ہر طرح کی مالی اور معاشی کمزوریاں ملک میں ریلوے ٹرانسپورٹ کے کمزور ہو جانے سے پیدا ہوتی ہیں۔ زمانۂ حال کی ٹکنیکل ترقی کے باوجود نہ صرف ہندوستان میں بلکہ دنیا کے دوسرے ممالک میں بھی ریلیں مضبوطی سے قائم رہی ہیں انھیں جدید تر بنانا تو ضروری رہا ہے لیکن کہیں بھی وہ پرانی یا از کار رفتہ ثابت نہیں ہوئیں۔

جاپان، جرمنی، روس، امریکہ اور برطانیہ جیسے ترقی یافتہ ممالک بھی انھیں ترک نہیں کر سکے۔ ان ملکوں کے شہریوں نے ان کو جدید تر بنانے پر بہت خرچ کیا ہے۔

ریلوے کا جال اور
دورانِ خون کا سلسلہ

مضافاتی ریلیں

اگر آپ کلکتہ یا بمبئی جیسے بڑے شہر میں رہتے ہیں تو آپ کو شہر کے مرکز میں پہنچنے کے لیے ریل کی ضرورت پڑے گی۔ حقیقت میں لاکھوں آدمی اپنے گھروں اور کام کرنے کی جگہوں کے درمیان شہر کی نواحی گاڑیوں میں ہر روز سفر کرتے ہیں۔ اس لیے شہری گاڑیوں کی رفتار تیز ہونا اور عام مسافر گاڑیوں سے زیادہ مسافروں کو لے جانا ضروری باتیں ہیں۔

فرض کیجیے ایک لاکھ آدمی ان گاڑیوں میں صبح پانچ بجے سے رات دس بجے تک سفر کرتے ہیں۔ اس کا یہ مطلب ہے کہ بیس ہزار مسافر ایک گھنٹہ میں ضرور لے جانے چاہییں۔ کھچا کھچ بھری ہوئی ایک گاڑی بمشکل ایک ہزار مسافر لے جاسکتی ہے۔ اس لیے تمام مسافروں کو لے جانے کے لیے ہمیں ایک گھنٹہ میں بیس گاڑیاں چلانا ضروری ہیں۔ یعنی تین منٹ میں ایک گاڑی۔ یہ بہت بھیڑ بھاڑ کا مسئلہ ہے۔ اسٹیم انجن سے چلنے والی گاڑیوں اور معمول کے طریقۂ کار سے دوہری لائن پر بھی اس خدمت کا انجام دینا ناممکن ہے گاڑیوں کی عام آمد و رفت کو ریلوے کی بول چال میں Absolute Block طریق کار کہتے ہیں۔ اس طریقۂ کار کے مطابق گاڑی کو اسٹیشن الف سے اگلے اسٹیشن ب کی طرف چلنے نہیں دیا جاتا جب تک کہ الف اور ب کے درمیان لائن بالکل صاف

نہ ہو۔ جوں ہی ایک گاڑی سلامتی سے اسٹیشن ب پر پہنچ جاتی ہے اس کی آمد کی اطلاع اسٹیشن و کو دے دی جاتی ہے تاکہ اگلی گاڑی اسٹیشن ب کی طرف روانہ ہو سکے دو اسٹیشنوں و اور ب کے درمیان ریلوں میں ٹکر ہونے سے بچاؤ کے لیے یہ حفاظتی تدبیر ضروری ہے ایک دوسرے کے آگے پیچھے چلتی ہوئی گاڑیوں کو اتنے فاصلے پر رکھنا ضروری ہے۔ پہلے باب میں ہم پڑھ چکے ہیں کہ ریلیں شاہراہوں پر چلنے والے ٹرکوں سے زیادہ کفایت بخش ہیں کیونکہ ریل کی پٹڑی اور چپٹی ٹکر والے پہیئے میں بہت کم رگڑ ہوتی ہے لیکن دنیا کی اور چیزوں کی طرح اس کا نقصان بھی ہے۔ پوری رفتار پر چلتی ہوئی گاڑی کھڑی کرنی ہو تو بہت زیادہ فاصلے پر کھڑی کی جا سکے گی۔ اگر گاڑیاں Absolute Block سسٹم کے ماتحت کام کرتی ہوں تو اسٹیشن و اور ب کے درمیان

جلد جلد گاڑیوں کی آمد و رفت ممکن نہیں۔ اسٹیم انجن کے لیے رفتار پکڑنے اور ٹھہرنے کے لیے زیادہ وقت لگتا ہے اس لیے اگر اسٹیشن و اور ب کا درمیانی فاصلہ صرف تین یا چار کلومیٹر ہو جیسا کہ شہروں کے اردگرد چلنے والی گاڑیوں میں ہوتا ہے تو اسٹیم انجن اپنی پوری رفتار پکڑ ہی نہیں سکتا۔ کیونکہ جلد ہی اسے ٹھہر جانا ہوتا ہے۔ اسٹیم سے چلنے والی Absolute Block سسٹم کی دو گاڑیوں کے درمیان دس منٹ سے کم کا وقفہ نہیں ہونا چاہیے۔ اس لیے شہر کی نواحی گاڑیوں کے لیے یہ بے سود ہے۔

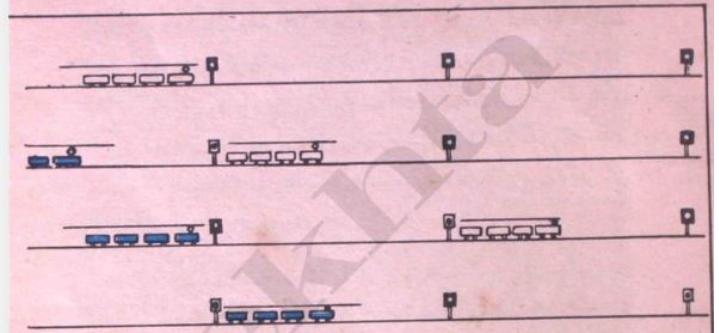
اس مسئلے کا حل یہی ہے کہ ان لائنوں پر بجلی کی گاڑیاں چلائی جائیں۔ بجلی کی گاڑیاں ایک پلیٹ فارم پر ہی سو میل فی گھنٹہ کی رفتار تک اپنی رفتار گھٹا بڑھا سکتی ہے۔ اگر و اور ب اسٹیشن تین کلومیٹر دور ہیں تو بجلی کی گاڑی دو منٹ میں یہ فاصلہ طے کر سکتی ہے۔ اس لیے شہروں کے اردگرد کی گاڑیوں کو بہتر بنانے کے لیے پہلا قدم یہی ہے کہ وہاں بجلی کی گاڑیاں چلائی جائیں۔

ایک اور قدم اٹھانا بھی اس سلسلے میں ضروری ہے Absolute Block سسٹم میں اسٹیشن ب کے آدمی کو اسٹیشن و پر اطلاع دینے کے لیے کہ اگلی گاڑی اسٹیشن و سے روانہ ہو چکی ہے دو تین منٹ لگ جاتے ہیں۔ خواہ ہر بات میں چستی بھی ہو اور اطلاع فوراً بھیجی جائے۔ اس لیے گاڑیوں کی سروس کو تیز رکھنے کے لیے آٹومیٹک یا خود بخود کام کرنے والے سگنلوں کا انتظام بھی کارگر ہے۔ جوں ہی گاڑی اسٹیشن ب پر پہنچتی ہے اسٹیشن و کو خود بخود اطلاع پہنچ جاتی ہے۔

شہروں کے گرداگر چلنے والی گاڑیوں کو بجلی سے چلانا اور سسٹم کو خود بخود کام کرنے والا یعنی آٹومیٹک بنانا ضروری ہے اس سے ہم گاڑیوں کی زیادہ آمد و رفت سے عہدہ برآ ہو سکتے ہیں۔

یہی وہ مشہور راستہ ہے جس سے بنگال اور بہار کی کوئلے کی کانوں اور فولاد کے کارخانوں کا مال شمالی ہندوستان کو جاتا ہے۔ اس پر ہر روز دونوں طرف چالیس مال گاڑیاں اور سات سواری گاڑیاں چلتی ہیں۔ کچھ وقت ریلوے لائن کی نگہداشت اور مرمت کے لیے بھی وقف کرنا ضروری ہے*۔ گاڑیوں کی یہ تعداد بہت زیادہ ہے۔ گرانڈ کارڈ کے ہر مقام سے ہر بیس منٹ کے بعد ایک گاڑی جاتی ہے۔ جہاں تک مجھے علم ہے شاہراہی ریلوے لائنوں میں جتنی بھیڑ اس پر ہے دنیا میں کسی جگہ نہیں۔

* گاڑیوں کی آمدورفت باقاعدہ رکھنے کے لیے اور وقت بچانے کے لیے ریلوے لائن کی مرمت ٹیمپنگ مشین کے ذریعے کی جاتی ہے۔ اگر چار گھنٹے کا وقفہ نہ ملے تو یہ جھنگی پڑتی ہے۔ ریلوے لائن کی مرمت کے لیے گاڑی کو عارضی طور پر روکنے کو ریلوے والوں کی اصطلاح میں 'بلاک' کہتے ہیں۔

ٹائی ٹیمپنگ مشین

آٹو میٹک بلاک سسٹم

حال میں کلکتہ کی نواحی ریل کے پورے سلسلے کو اس طرح جدید تر بنا دیا گیا ہے۔ صرف شہروں کے گرد چلنے والی گاڑیاں ہی جلد جلد روانہ نہیں ہوتیں۔ لمبی لائنوں کے بعض حصوں پر بھی قریب قریب یہی حال ہے۔ اس قسم کا لمبی لائن کا ایک حصہ گوموسے براستہ گیا مغل سرائے تک ہے جو مشرقی ریلوے کے گرانڈ کارڈ سیکشن کے نام سے مشہور ہے۔

ریل کے ان حصّوں کو بجلی سے کام کرنے کے قابل بنانے اور خود بخود کام کرنے والے سگنل لگانے پر بے شمار روپیہ صرف ہوتا ہے۔ ہر سال اس طرح کی اصلاحات پر ریلوے کو بہت زیادہ خرچ کرنا پڑتا ہے۔

ہندوستانی ریلوں کی روزانہ آمدنی

یہی وجہ ہے کہ ریلوے کا محکمہ سب سے بڑا قومی کاروباری ادارہ ہے جس پر ۳۰۰۰ کروڑ کی لاگت لگی ہوئی ہے اور جس میں ۶۸-۱۹۶۷ میں ۱۳ لاکھ چھ ہزار آدمی کام کرتے تھے۔

ہندوستانی ریلوں کے پاس ۱۱۶۰۰ ریلوے انجن ہیں۔ ۳۳۸۰۰ مسافر گاڑیوں کے ڈبے اور ۳۷،۸۰۰۰ سامان کی ویگنیں ہیں۔ روزانہ ۱۰۰۰۰ گاڑیاں چلتی ہیں جو ۷۰۰۰ ریلوے اسٹیشنوں پر ٹھہرتی ہیں۔ ساٹھ لاکھ مسافر روز ریل سے سفر کرتے ہیں۔ گویا آبادی کا ایک فی صد سے بھی زیادہ۔ روزانہ ہماری فیکٹریوں، کارخانوں، کانوں، اور فارموں وغیرہ سے پانچ لاکھ ٹن مال اِدھر اُدھر لے جایا جاتا ہے۔

ہر روز ۲۴۰۰۰ ویگنیں لادی جاتی ہیں اور ان سے روزانہ آمدنی ۲٫۱ کروڑ روپے کی ہوتی ہے۔ ۷۰ لاکھ روپے مسافروں سے اور ۱٫۴ کروڑ روپے سامان کی نقل و حمل سے۔

ریلوے بجٹ

ہندوستانی ریلوں کی مالک سرکار ہے۔ ریلوے ملک کا سب سے بڑا کاروبار ہے اتنے بڑے کاروبار سے یہ امید کی جاتی ہے کہ وہ اپنا خرچ آپ ہی نکالے — ٹیکس کنندہ اس کے لیے اس طرح پیسہ نہیں دے سکتا جیسا کہ فوج، پولیس یا قانونی اُمور کے لیے دیتا ہے۔ ریلوے کو اس ذمہ داری صاف رکھنے کے لیے ریلوے بجٹ عام بجٹ سے الگ رکھا گیا ہے۔

ہر سال ریلوے منسٹر پارلیمنٹ میں ریلوے بجٹ پیش کرتا ہے اور اس کے کچھ دن بعد وزیرِ خزانہ عام بجٹ پیش کرتا ہے۔ ریلوے بجٹ کی خاص بات یہ ہوتی ہے پچھلے سال کا حساب اور اگلے سال کے لیے آمد و خرچ کا اندازہ۔ سب سے بڑا سوال یہ ہوتا ہے کہ ریلیں اپنا خرچ نکال سکیں یا نہیں۔

۶۶-۱۹۶۵ سے پہلے ہماری ریلیں ہماری یہ امید پوری کرتی رہیں۔ ۱۹۶۵ء سے پہلے ہر سال اپنے سارے خرچ پورے کرنے کے بعد تھوڑا بہت منافع

بھی کماتی رہیں لیکن اس کے بعد انھیں گھاٹا ہونے لگا۔ گو یہ گھاٹا زیادہ نہیں تھا پر تھا تو نقصان، ہی نفع تو نہیں تھا۔ ریلوے والوں کے لیے یہ بڑی برائی کی بات تھی۔ آزادی کے بعد تقریباً بیس سال تک ہندوستانی ریلیں دنیا میں واحد ریلیں تھیں جو اپنا خرچ نکال لیتی تھیں۔ آخر ۱۹۶۵ میں اس ناگہانی خلاف توقع بات کی کیا وجہ ہے۔

۱۹۶۵ء کا سال ہماری معیشت میں بھی بڑا منحوس سال ہے۔ اس سال ہندوپاک لڑائی ہوئی۔ اس کے بڑے بھاری اقتصادی نتائج برآمد ہوئے اس نے سارے ملک کی اقتصادیات پر اثر ڈالا۔

۱۹۶۵ء کے بعد ہندوستان اور پاکستان کی لڑائی ہی تنہا وجہ نہیں تھی جس سے ریلوں کو منافع نہیں ہوا۔ ۱۹۶۶ء اور ۱۹۶۷ء کی گرمیوں میں دوبار انتہا کی خشک سالی ہوئی جس سے صنعتی اور زرعی پیداوار کم ہوگئی۔ حکومت کو چوتھے پنج سالہ پلان کو ملتوی کرنا پڑا۔ یہ ہماری بڑھتی ہوئی معیشت کے لیے ایک مصیبت تھی۔ ماہرین اقتصادیات کے قول کے مطابق صنعتی کمزوری آگئی۔ صنعتی پیداوار کی رفتار کم ہوگئی اور سارے ملک میں بیوپار سکڑ گیا۔

صنعتی کمزوری کا ہندوستانی ریلوں پر براہ راست اثر یہ ہوا کہ کاروبار میں کمی کے باعث ان کی آمدنی میں کمی آگئی۔ جب مال بھی تیار کم ہوتا ہو تو ریلوں کو لے جانے کے لیے کم ہی ملے گا۔ میں پہلے بھی کہہ چکا ہوں کہ سامان لے جانے کی آمدنی ہی ریلوے کا بڑا ذریعۂ آمدنی ہے۔ اس لیے قدرتی طور پر ریلوں کو سخت نقصان پہنچا۔

پہلے تین پنج سالہ پلانوں کی پندرہ سال کی مدت میں ۱۹۵۰ سے ۱۹۶۵ء تک سامان کی مقدار بڑھتی ہی رہی۔ ۶۶-۱۹۶۵ء میں ریلوں نے ۲۰ کروڑ ۳۰ لاکھ ٹن مال ڈھویا جبکہ ۵۱-۱۹۵۰ء میں اس کی مقدار صرف نو کروڑ ۳۱ لاکھ ٹن تھی۔ لیکن ۶۷-۱۹۶۶ء میں صنعت کی کمزوری اور چوتھے پلان کے التوا کی وجہ سے صرف بیس کروڑ دس لاکھ ٹن مال ڈھویا گیا۔ ۶۸-۱۹۶۷ء میں یہ ۱۹ کروڑ ساٹھ لاکھ ٹن رہ گیا۔ اس سے آمدنی میں بہت کمی ہوئی۔ ریلوں سے اب کوئی منافع آنا بند ہوگیا۔

تم یہ ضرور جاننا چاہو گے کہ ہماری ریلیں کب اپنا خرچ پورا کرنے کے قابل ہو جائیں گی۔ ۶۹-۱۹۶۸ء میں کاروبار میں ترقی ہوئی اور ریلوں نے ۶۹-۱۹۶۸ء

میں پچھلے سال سے ایک کروڑ ٹن مزید مال اٹھایا لیکن اب بھی گھاٹا تھا۔ ۷۰-۱۹۶۹ء
میں ریلوں کو اپنا حساب برابر کرنے کی امید ہے کیونکہ ملک کی معیشت بہتر ہو رہی ہے
ریلوں کو امید ہے کہ وہ مزید ۷۰ لاکھ ٹن مال اٹھائیں گی۔ اگر وہ اتنا مال اٹھائیں گی
تو وہ پھر منافع میں آجائیں گی۔ یہ کوئی معمولی بات نہیں اس کا انحصار زیادہ تر اس پر ہے
کہ ریل کے ضروری بڑے راستوں پر بڑھتی ہوئی مسافروں کی تعداد سے عہدہ برآ ہو
کر بھی ریلیں اپنا سامان ڈھونے کی طاقت کو کم نہ کریں۔

لڑائی اور ریلیں

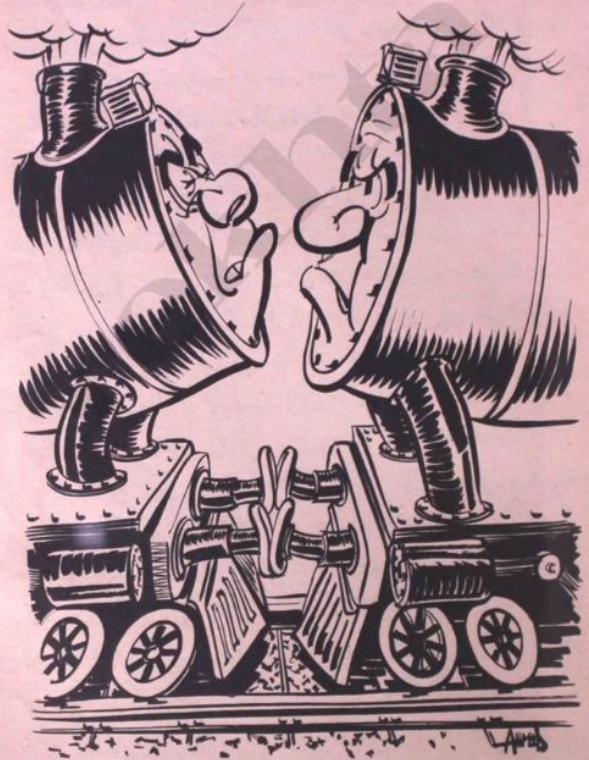
۱۹۶۵ء کی ہندوستان اور پاکستان کی لڑائی کا ایک فوری نتیجہ یہ ہوا کہ شمال مشرق میں ہمارے سامان بھیجنے کے دو راستے ختم ہوگئے۔ اس سے قبل ہمارا کافی سامان شمالی بنگال، آسام، نیفا۔ تریپورہ اور ناگالینڈ کو ان دو راستوں سے جاتا تھا۔ ایک ریل سے اور ایک دریائی راستے سے جو مشرقی پاکستان سے ہوکر جاتے تھے۔ حکومتِ ہندوستان کا پاکستان سے ایک تجارتی معاہدہ تھا جس کی رُو سے شمال مشرقی علاقے کو ان راستوں سے سامان بھیجا اور لایا جاسکتا تھا۔

۱۹۶۵ء میں سپلائی کے یہ دونوں راستے بند ہوگئے۔ ہم مشرقی پاکستان کے راستے سے اپنا سامان نہیں بھیج سکتے تھے۔ پٹ سن اور چائے کی آمد اِدھر سے بالکل بند ہوگئی۔ شمال مشرقی علاقے سے سامان کے آنے کی رفتار کا جاری رہنا بھی ضروری تھا۔ ہندوستانی ریلوں نے اپنے آل انڈیا راستے میں اضافے کی گنجائش نکالنے کا فوری انتظام کیا۔ لیکن یہ ایک بڑا مشکل مسئلہ تھا کیونکہ ہماری ریلوے کا موجودہ راستہ پورے طور پر استعمال ہو رہا تھا اور مزید گنجائش نہیں تھی۔ یہ بہت بڑا کام تھا۔ اس کے باوجود ہندوستان کے ریل کے کارکنوں نے جو خاص حالات میں سرگرمی دکھانے کے لیے مشہور تھے، رات بھر میں اس کی کمی کو پورا کر دکھایا۔ یہ انھوں نے کس طرح کیا؟ سامان مال گاڑی میں ڈیزل انجن سے لے جایا جاتا ہے سامان لے جانے کے لیے زیادہ گاڑیوں کا چلایا جانا ضروری ہے۔ زیادہ گاڑیوں کے لیے زیادہ انجن چاہیئیں لیکن اتنے کم وقت میں اور انجن کہاں سے آتے۔ اس لیے ریل والوں نے ایک طریقہ نکالا، جس سے انجن پہلے سے زیادہ کام کرے۔ فروری ۱۹۶۶ء تک مال گاڑی کا ڈیزل انجن اوسطاً روزانہ ۲۹۴ کلو میٹر طے کر لیتا تھا۔ گویا پہلے سے ۹۰ کلو میٹر زیادہ۔

ریل والوں نے ڈیزل انجنوں سے زیادہ خدمت کس طرح لی۔ یہ بالکل ہی آسان بات ہے۔ ہمارے شمال مشرقی علاقے میں عام طور پر ریل کا جال اکہری پٹری ہی کا ہے۔ جب آپ سنگل لائن پر گاڑی مختلف سمت میں چلا رہے ہوں تو درمیانی اسٹیشن پر کراس کرنا ہی پڑے گا۔ یہ اسی طرح کی بات ہے جس طرح پہاڑوں پر مثلاً بدری ناتھ کو جانے والی سڑک کی بات ہے جس پر شاید آپ نے سفر کیا ہو۔ تنگ راستہ ہونے کی وجہ سے دو گاڑیاں آس پاس سے گزر نہیں سکتیں۔ ایسی حالت میں اوپر جانے والی سب گاڑیاں ایک گیٹ پر روک لی جاتی ہیں۔ جب تک کہ نیچے آنے والی گاڑیاں جمع نہ ہو جائیں۔ اسی وجہ سے مختلف سمتوں میں آنے والی گاڑیاں بھی درمیانی اسٹیشن پر کراس کریں کیونکہ اگر ایسا نہیں ہوگا تو چاہے ٹکر نہ ہو مگر کم از کم راستہ تو بند ہو جائے گا۔

اس لیے سنگل لائن پر گاڑیوں کی تعداد بڑھاتے ہوئے آپ کو احتیاط کرنا ضروری

ہے۔ جتنی زیادہ گاڑیاں ہوں گی اتنی ہی کراسنگ میں دیر لگے گی۔ جلد ہی ایک ایسی صورتِ حال پیدا ہوجائے گی کہ ایک گاڑی کا اضافہ کرنے سے تمام گاڑیوں کی آمدو رفت رک جائے گی۔ یہ اس لیے ہوتا ہے کہ دوسری گاڑیوں کو راستہ دینے کے لیے بہت سی گاڑیوں کو روکنا پڑتا ہے اور صرف چند گاڑیاں ہی چلتی ہیں۔ لائن پر اس قدر گاڑیوں کی بھیڑ ہوجاتی ہے کہ پہلے سے بھی کم سامان لے جایا جا سکتا ہے۔ شمال مشرقی علاقے کی سنگل لائن پر ہندوستان اور پاکستان کی لڑائی کے وقت اتنی ہی گاڑیاں چلتی تھیں جتنی اس پر ممکن تھیں۔ اگر گاڑیوں میں اضافہ کیا جاتا تو گاڑیوں کا جمع ہونا ہی بڑھتا، چلنا نہیں۔ اس مصیبت سے نجات پانے کے لیے ایک صاف راستہ تھا یعنی گاڑیوں کی تعداد میں اضافہ کیے بغیر زیادہ سامان کس طرح لے جایا جائے۔ گاڑیوں کی تعداد بڑھانے کی بجائے دو مسافر گاڑیوں کو جوڑ دیا جاتا اور وہ ایک گاڑی کی حیثیت سے چلتیں۔ اس طرح گاڑیوں کی بھیڑ بھاڑ نہ ہوتی۔ بلکہ اس طریقہ سے زیادہ سامان لے جایا جانا ممکن ہوگیا۔

میٹر گیج ویگنوں کو اس طرح کم کر کے زیادہ سامان ڈھونے کے زیادہ مواقع پیدا کیے گئے۔ ڈھائی کروڑ روپے کی مالیت کے دو ہزار میٹر گیج کے ڈبے شمال مشرقی سرحدی ریلوے سے لے کر دوسری ریلوں کو دے دیے گئے۔ اس طرح دوسرے علاقوں میں آمد پیداوار بڑھ گئی۔ مثال کے طور پر بہت سے ڈبوں کو مغربی علاقے میں کانڈلہ کی بندرگاہ پر اناج لانے اور لے جانے کے لیے استعمال کیا گیا۔

ریلیں اور حفاظت

انگلینڈ میں لور پوُل مانچسٹر ریلوے کے اس ڈرائیور نے ابتدائی زمانے میں ایک گاڑی کے افتتاح کے موقع پر افتتاح کرنے والی برگزیدہ ہستی کو گاڑی کے نیچے لے لیا جس سے ان کی موت ہو گئی تھی۔ ۱۵ ستمبر ۱۸۳۰ کے اس منحوس دن کو ولیم ہیچپنسن جو برطانوی کابینہ کے وزیر تھے اس طرح ہلاک ہوئے۔ اس کے بعد ریلوں کا سب سے مقدم فرض ساری دُنیا میں حفاظت رہا ہے "حفاظت پہلے، حفاظت بعد میں اور حفاظت ہمیشہ" ریلوں کی ۱۴۰ سال کی زندگی میں ان کا مُوٹو یا نصب العین رہا ہے۔

گاڑیوں کے چلنے کے "ابسولیوٹ بلاک سسٹم" کی تفصیل پہلے آچکی ہے۔ اس سے ریلوں پر حفاظتی تدابیر کا پتہ چلتا ہے۔ یہاں قاعدہ یہ ہے ریلوے لائن کے دو اسٹیشنوں کے درمیانی حصے پر صرف ایک گاڑی ہوگی۔ دو آگے پیچھے اسٹیشنوں کے درمیان لائن پر بہ یک وقت ایک سے زیادہ گاڑی نہیں رہ سکتی ہے اسٹیشن ا سے اسٹیشن ب کو جانے والی گاڑی کے لیے لازم ہے کہ وہ اسٹیشن ب سے اجازت حاصل کرے اسے "لائن کلیر" کہتے ہیں۔ اسی طرح اسٹیشن ب سے گاڑی اسی صورت میں روانہ

ہو سکتی ہے کہ قطعی اور واقعی قطعی طور پر اسے لائن کلیر مل چکی ہو۔ لائن کلیر اس بات کی تصدیق ہے کہ دونوں اسٹیشنوں کے درمیان لائن صاف ہے اور دوسرے اسٹیشن تک پہنچنے کی اجازت مل گئی ہے۔ اس اجازت کے دینے کی ذمہ داری اس اسٹیشن ماسٹر پر ہے جس کے اسٹیشن پر گاڑی آرہی ہے۔

اسی طرح کی حفاظتی تدابیر کسی گاڑی کے اسٹیشن پر پہنچنے کے وقت کے لیے ہیں۔ فرض کیجیے ب دوہری لائن کا اسٹیشن ہے۔ اسٹیشن ﻝ کو لائن کلیر دینے کے بعد اسٹیشن ب کو اسٹیشن میں گاڑی کو داخل ہونے کی اجازت دینے کے لیے بہت ہی اہم احتیاطیں لازم ہیں۔ اسٹیشن میں داخلہ، داخلے کے سگنلوں کے تحت ہوتا ہے اور روانگی پر ڈسپیچ سگنلوں کا کنٹرول رہتا ہے۔ گاڑی کے ڈرائیور کو ان میں سے ہر ایک سگنل کی تعمیل کرنی پڑتی ہے۔ اسٹیشن کے سگنلوں کو استعمال کرکے اسٹیشن ماسٹر ڈرائیور کو بتا سکتا ہے کہ گاڑی کیا طرزِ عمل اختیار کرے اگر وہ چاہتا ہے کہ گاڑی اسٹیشن سے بے روک ٹوک بغیر رفتار کم کیے نکل جائے اور اگر مین لائن بغیر کسی رکاوٹ کے صاف ہے تو وہ داخلے اور روانگی کے تمام سگنل گرادے گا۔ اور گاڑی کو "رن تھرو" run through کی اجازت دے دے گا۔

کسی اسٹیشن پر سگنل گراتے وقت حفاظت کے لیے ایک ضروری احتیاط یہ ہے کہ ریلوے لائن نہ صرف اگلے سگنل تک صاف اور خالی ہے بلکہ اس کے آگے بھی کچھ فاصلے تک صاف ہے۔ مثال کے طور پر اگر ایک اسٹیشن کے چار داخلے کے اور روانگی کے سگنل S_1, S_2, S_3 اور S_4 ہیں۔ سگنل S_1 کو جبھی نیچے کیا جا سکتا ہے اگر لائن نہ صرف سگنل S_1 اور S_2 کے درمیان صاف ہے بلکہ سگنل S_2 اور S_3 کے درمیان بھی صاف ہے۔ S_3 اور S_4 کے

درمیانی فاصلے کو خطرے سے باہر کا اطمینان بخش راستہ کہتے ہیں۔ حفاظت کی اس احتیاط کا مطلب یہ ہے کہ گاڑی اور کسی رکاوٹ کے درمیان کم از کم دو سگنلوں کا فاصلہ ہونا چاہیے۔ اگر لائن پر S_3 اور S_4 کے درمیان کوئی چیز ہو تو S_1 اور S_2 دونوں خطرے میں ہوں گے۔ فرض کیجیے، ہم S_1 کو گرا دیں محض اس خیال سے کہ S_2 تک لائن صاف ہے تو ڈرائیور S_2 پر ہی رک سکے گا کیونکہ اس کے بعد

رکاوٹ ہوگی ۔ اگر وہ ایسا کرے تو بہت اچھی بات ہے۔ لیکن اگر وہ S_2 پر باوجود خطرے کے رُک نہ سکے تو گاڑی حادثے کا شکار ہو جائے گی۔ یہی وجہ ہے کہ S_1 کو بھی گرایا نہیں جاتا۔ حالانکہ رکاوٹ S_2 کے بعد ہے ۔ مزید حفاظت کے لیے ریلوے کے ضابطے کے مطابق S_1 کو S_2 تک لائن صاف ہوتے ہوئے بھی گرایا نہیں جا سکتا بلکہ S_3 تک صاف ہونا چاہیے ۔ ریلوں میں حفاظت کے موضوعات پر جس بات کو انسانی کمزوری یا ناکامی کہا جاتا ہے یہ تدبیر اس کے خلاف ایک مضبوط حفاظتی احتیاط ہے۔

بعض غیر ملکی ماہرین نے ہندوستانی ریلوے کی اس زائد حفاظتی احتیاط پر نکتہ چینی کی ہے ۔ ان کا کہنا ہے کہ چونکہ S_2 سگنل پر خطرے کا نشان ہونے کی صورت میں ڈرائیور کا وہاں رُکنا ضروری ہے ۔ اس لیے سگنل S_1 پر خطرے کا نشان کیوں ظاہر کیا جائے۔ اس کا جواب یہ ہے کہ ہم ابھی تک کسی واحد شخص پر حفاظتی تدابیر پر کاربند ہونے کا یقین نہیں کر سکتے۔ زیادہ ترقی یافتہ ملکوں کے لوگ ضابطوں کے پورے پابند ہوتے ہیں ۔ ان کے پاس یہ سیکھنے کے لیے زیادہ وقت ہوتا ہے کہ اگر ہر شخص اپنی جگہ پر مقرر کردہ ضابطے کی پوری پابندی کرتا ہے تو اس سے پورے سماج کو فائدہ ہوتا ہے۔ کسی سماج کی صنعتی ترقی جبھی ہوتی ہے جب اس کا ہر فرد اپنے فرائض پورے کرے۔ ہمارے ملک میں ہمیشہ ایک آدمی کے کام کو جانچنے کے لیے ایک دوسرے آدمی کی ضرورت رہتی ہے۔

اگر ہندوستانی ریلوں کو زائد حفاظتی تدابیر کرنے کی ضرورت نہ پڑے تو ان کی خدمات خطرے سے بری اور کم خرچ ہو جائیں۔ تفصیل نمبر ۲ سے ظاہر ہوگا کہ ہندوستانی ریلیں دوسرے ملکوں کی بہ نسبت کس قدر کم خرچ اور محفوظ ہیں۔

پہلے خانے میں گاڑیوں کے دس لاکھ کلو میٹر چلنے کے مقابلے میں

حادثوں کی تعداد دی گئی ہے دوسرے خانے میں فی کلو میٹر اوسط کرایہ درج ہے اور تیسرے میں ایک ٹن سامان کو ایک کلو میٹر تک کے جانے کا کرایہ درج ہے۔ برطانوی ریلوں کے مقابلے میں ہندوستانی ریلوں کے مسافروں اور سامان کے کرائے تین چار گنا کم ہیں جب کہ حادثوں کی تعداد دوگنی کے قریب ہے۔

جدول ۲

	حادثوں کی تعداد	مسافروں کا کرایہ	سامان کا کرایہ (مال گاڑی)
	گاڑی کے دس لاکھ کلو میٹر سفر میں ٹکروں اور پٹڑی سے اُترنے کے حادثات	پیسوں میں اوسط کرایہ فی مسافر ایک کلو میٹر کے لیے۔	پیسوں میں سامان کا کرایہ ایک ٹن ایک کلو میٹر تک
۱۔ ہندوستانی ریلیں	۲٫۳۳	۴٫۳۶ (۶۷-۶۸)	۴٫۸۵
۲۔ جاپانی قومی ریلویز	۳٫۵۳	۴٫۱۵ (۶۵-۶۶)	۸٫۱۰
۳۔ کنیڈین قومی ریلویز	۳٫۶۸	۹٫۹۰ (۱۹۶۶)	۶٫۲۴
۴۔ کینڈین پیسفک ریلویز	۳٫۶۸	۱۲٫۴۲ (۱۹۶۶)	۶٫۲۴
۵۔ جرمنی فیڈرل ریلویز	۱٫۹۱	۹٫۷۵ (۱۹۶۵)	۱۴٫۱۳
۶۔ برطانوی ریلیں	۱٫۰۴	۱۵٫۴۹ (۱۹۶۵)	۱۴٫۱۱
۷۔ فرانسیسی قومی ریلیں	۰٫۸۶	۱۰٫۲۳ (۱۹۶۶)	۱۲٫۷۶
۸۔ یو۔ ایس کلاس I ریل روڈ	—	۱۴٫۸۳ (۱۹۶۶)	۶٫۷۵

ریلوے کا ادارہ

اگر تم کسی ریلوے ملازم کے رشتہ دار نہیں ہو تو ریلوے سے تمہارا تعلق گاہ گاہ ہوگا اور تمہیں اچھا بھی لگے گا۔ یہ میل اس وقت ہوگا جب تم ٹکٹ کی کھڑکی سے ٹکٹ خریدو گے یا یاترا کے لیے گاڑی پر سوار ہوگے یا کسی پارسل آفس سے پھلوں کی ٹوکری کا پارسل چھڑانے جاؤ گے یا اس سفر کے کرایے کی درخواست دینے جاؤ گے جو تم کر نہ سکے۔ یہ کیسے ممکن ہے کہ تمہاری بات کو پورا کرنے کے لیے کوئی نہ کوئی نہ کوئی ہوتا ضرور ہے یا بعض اوقات جیسا کہ کبھی ہو جاتا ہے کوئی نہ کوئی تمہاری شکایت سن کر اس کو دور کر دیتا ہے۔ اس کا مختصر جواب یہ ہے کہ ریلوے کی پشت پر کام کرنے والوں کا ایک بہت بڑا ادارہ ہے۔

ریلوے کا ادارہ جسم کی طرح کام کرتا ہے۔ جسم کے بہت سے حصے ہیں۔ دماغ، دل، پھیپھڑے، معدہ وغیرہ۔ ان میں سے ہر ایک اپنا اپنا کام کرتا ہے جس سے تم زندہ رہتے ہو۔ ریلوے کے بھی جسم کی طرح بہت سے اعضاء ہیں جو ریلوے کے کام کو جاری رکھتے ہیں (مثال کے طور پر جب آپ ریلوے کے اوقات پوچھتے ہیں تو آپ ریلوے کے صرف ایک ہی جزو سے ملتے ہیں) ریلوے کے ادارے سے اس کے کام کرنے والے اجزا بالکل بندھے ہوئے ہیں۔

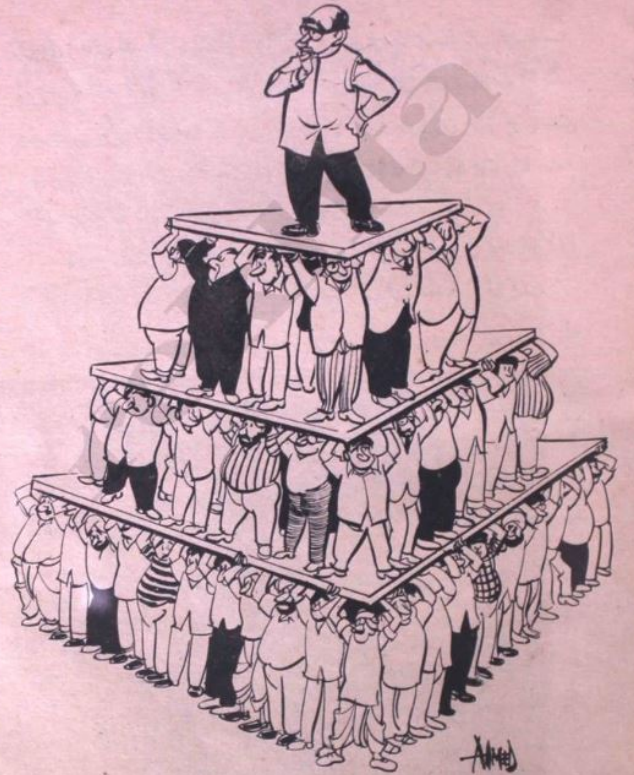
ریلوے کے اندر بہت سے مختلف کام کرنے والے حصے ہیں۔ لیکن ہر ایک کی ساخت مخلوط طرح سے ہوئی ہے۔ یہ ایک مخروط کی طرح نظر آتے ہیں۔ یعنی اوپر ایک نقطہ ہے جو نیچے کو چوڑا ہوتا ہوتا عین نیچے ایک بہت ہی چوڑا قاعدہ بن گیا ہے۔ جب نچلی سطح پر ایک ہزار آدمی کام کرتے ہیں جن کے کام کی اوپر کے ایک سو آدمی نگرانی کرتے ہیں۔ جن کو اور دس آدمی ہدایت دیتے ہیں اور جو آخر میں ایک آدمی کی رہنمائی میں کام کرتے ہیں تو حقیقت میں وہ ایک مخروط کی شکل بن جاتی ہے۔ ۱۰۰۰ آدمیوں کا قاعدہ اوپر کے سو آدمیوں اور دس آدمیوں کی دو تہوں سے پتلا ہوتا جاتا ہے۔ ایسا ادارہ ایک مخروطی ادارہ کہلاتا ہے۔

ریلوے میں کام کرنے کی بنیادی جگہ ایک اسٹیشن ہے۔ اسٹیشن کی ساخت بھی مخروطی انداز کی ہوتی ہے۔ اوپر تو اسٹیشن ماسٹر ہوتا ہے اور نیچے مختلف قسم کے کام کرنیوالے جیسے کانٹے والے جو کانٹا بدلتے ہیں، لیمپ مین، جو سگنل کے لیمپ جلاتے ہیں اور بکنگ کلرک جو ٹکٹ بیچتے ہیں۔

اسٹیشن کا بڑا کام یہ ہے کہ ریلوے کا استعمال کرنے والے عام لوگوں کی ضروریات کو پورا کرے۔ لیکن اسٹیشن کے علاوہ ریلوے کے اور بھی حصے ہیں جن کے کام مختلف ہیں۔ مثلاً لوکو شیڈ، گاڑیاں اور ویگن، ڈپو، انجینیرنگ اور سگنل ورکشاپ۔ یہ ریلوے کی اندرونی خدمت اپنے خاص طریقہ ہائے کار سے کرتے ہیں۔ مثال کے طور پر سگنل ورکشاپ میں سگنلوں کی مرمت اور نگہداشت کا کام ہوتا ہے۔ اسٹیشن، لوکو شیڈ اور ڈپو وغیرہ مقامی ضرورت کے لیے ہیں۔

لیکن ایک خاص علاقے میں ایسے کئی اجزا آپس میں ملے ہوئے ہوتے ہیں جن سے
ڈویژن کا نظام مخروطی بنتا ہے۔ ڈویژن کے اس نظام میں علاقے بھر کے اسٹیشن،
ورک شاپ، وگین، ڈپو آجاتے ہیں۔ ڈویژن کا مخروط دو یا تین متواتر تہوں سے
سے اوپر کو اپنے آخری نقطے یعنی ڈویژنل سپرنٹنڈنٹ کی طرف پتلا ہوتا جاتا ہے۔
ڈویژنل سپرنٹنڈنٹ ساری ڈویژن کا انچارج ہوتا ہے۔

چند ڈویژن مل کر ایک زون بنتا ہے جو اسی طرح اوپر کی طرف پتلا مخروط
بنتا جاتا ہے اور جنرل مینجر پر جاکر ختم ہوتا ہے۔ اس طرح کے ۹ زونل مخروط ہیں

ایک ریلوے ورک شاپ

جن سے ہندوستانی ریلوں کا نظام مکمل ہوتا ہے۔ نیچے کے جدول (Table III) میں ان کے کچھ خاص پہلو دکھائے گئے ہیں۔

جدول ۳

علاقائی ریلوے نظام کے خاص پہلو

ریلوے	ہیڈ کوارٹر	راستہ کلومیٹروں میں	ڈویژن کی تعداد اور ان کے ہیڈ کوارٹر	ملازمین کی تعداد
۱	۲	۳	۴	۵
سنٹرل	بمبئی	۵۷۷۰	۵ بھوساول۔ بمبئی۔ جھانسی جبل پور۔ ناگپور	۱۷۹۶۰۶
ایسٹرن	کلکتہ	۴۱۴۳	۵۔ آسنسول۔ داناپور۔ ہوڑہ۔ سیالدہ۔ دھن باد	۱۹۶۲۳۳
ناردرن	دہلی	۱۰۵۷۶	۷۔ الہ باد۔ بیکانیر۔ فیروزپور۔ جالندھر لکھنؤ۔ مرادآباد اور دہلی	۲۰۰۰۷۶
نارتھ ایسٹرن	گورکھپور	۴۹۶۵	۴۔ سمستی پور۔ عزت نگر۔ وارانسی۔ لکھنؤ	۹۲۴۹۲
نارتھ ایسٹ فرنٹیئر	مالیگاؤں (پانڈو)	۳۶۳۲	۴۔ کیٹہار۔ علی پور دوار۔ لمڈنگ اور تنسکیا	۸۰۱۱۲
سدرن	مدراس	۶۲۸۳	۶۔ گنٹاکل۔ میسور۔ مدراس اولوکوٹ ترچناپلی اور مدورائی	۱۳۴۴۴۶
ساؤتھ سنٹرل	سکندرآباد	۶۱۵۹	۶۔ وجے واڑہ۔ سکندرآباد۔ ہبلی۔ شولاپور	۹۵۲۳۳
ساؤتھ ایسٹرن	کلکتہ	۷۳۵۷	۷۔ ناگپور۔ بلاس پور۔ چکردھرپور کھڑگ پور۔ اڈرا۔ خوردا روڈ۔ والٹیر	۱۰۰۲۴۳
ویسٹرن	بمبئی	۹۹۸۸	۸۔ بمبئی بڑودہ۔ رتلام۔ کوٹہ۔ اجمیر جے پور۔ راج کوٹ اور بھاؤنگر	۱۸۰۷۸۰
میزان		۵۸۸۷۳		۱۳۲۹۳۱۰

نو علاقائی ریلوے نظام ہندوستانی ریلوں کا حرفِ آخر نہیں۔ دو اور بھی بڑے محکمے یا ادارے ہیں جو اس نو علاقائی ریلوے نظام کی مدد کرتے ہیں۔ ایک تو ہے ریسرچ

اینڈ ڈیزائن اور سٹینڈرڈز آرگنائزیشن (آر۔ ڈی۔ ایس۔ او) جہاں تحقیق کا کام کیا جاتا ہے دوسرا وہ ادارہ ہے جہاں انجن اور ریل کے ڈبے بنتے ہیں۔

ریلوں کے تین اہم اجزا ہیں: انجن، مسافروں کے ڈبے، مال گاڑی کی ویگنیں۔ ان میں سے پرائیویٹ انڈسٹری سے تو صرف ویگنیں ہی مل سکتی ہیں۔ انجن اور ڈبے تو ریلوے کو خود بنانے پڑتے ہیں۔ اس کے لیے ریلوے نے دو کارخانے قائم کیے ہیں۔ ایک چترنجن کے مقام پر اور دوسرا وارانسی میں۔ پہلا یعنی چترنجن لوکوموٹو ورکس بجلی اور اسٹیم کے انجن تیار کرتا ہے۔ دوسرا بنام ڈیزل لوکوموٹو ورکس وارانسی ڈیزل انجن بناتا ہے۔ ریل کے ڈبے انٹیگرل کوچ فیکٹری مدراس میں بنائے جاتے ہیں۔ سامان بنانے کے ان تینوں کارخانوں کی خاص تفصیلات جدول چار میں درج ہیں۔

جدول ۴

کارخانے کا نام	سامان کب تیار ہونا شروع ہوا	۱۹۶۷-۶۸ میں کتنا سامان بنا		ملازمین کی تعداد
چترنجن لوکوموٹو ورکس	نومبر ۱۹۵۰	اسیٹم انجن	۹۳	۱۲۶۶۰
		الیکٹرک انجن	۳۰	
		ڈیزل شنٹرز	۲	
		بوائلرز	۱۱۱	
انٹیگرل کوچ فیکٹری مدراس	اکتوبر ۱۹۵۵	پسنجر ڈبے	۶۴۲	۱۰۵۳۰
ڈیزل لوکوموٹو ورکس وارانسی	جنوری ۱۹۶۴	ڈیزل انجن	۶۶	۴۵۷۶

ان تینوں کارخانوں کا نظام بھی نیچے سے اوپر مخروطی مماثلت رکھتا ہے۔ نیچے تو

ورک شاپ میں کام کرنے والے ہوتے ہیں اور ان کے اوپر تنہا جنرل مینیجر ہوتا ہے. تنہا اس لیے کہ مخروطی نظام میں مخروط کے اوپر کے نقطے پر صرف ایک آدمی ہی کی گنجائش ہوتی ہے۔

ریسرچ اینڈ ڈیزائن اینڈ سٹینڈرڈز آرگنیائزیشن میں ریلوں کے لیے تحقیق کا کام کیا جاتا ہے ہر خلا کو پُر کرنے کے لیے تحقیق کرنے والے کو عالمی صنعتی ترقی کی ہر بات سے واقف ہونا ضروری ہے. اس لیے آر۔ ڈی۔ ایس۔ او کا کام نہایت سخت اور صبر آزما ہے۔

اگر تم نو علاقائی ریلوں اور تین سامان سازی کے کارخانوں اور آر۔ ڈی۔ ایس۔ او کی بنا پر ایک مخروط بناؤ جس کا نقطۂ آخر ریلوے کا یونین منسٹر ہو تو یہ ریلوے نظام کا آخری مینار ہوگا۔ ریلوے منسٹر کی مدد ایک منسٹر آف اسٹیٹ اور ایک ڈپٹی منسٹر کرتے ہیں۔ وہ پارلیمنٹ کے سامنے ریلوے کے سارے انتظام کا ذمّہ دار یا جواب دہ ہے۔ وہ اس ذمّہ داری کو ریلوے بورڈ کے ذریعہ پورا کرتا ہے۔ ریلوے بورڈ نظم و نسق اور ٹکنیکل نگرانی کے لیے ریلوے کا سب سے بڑا انتظامیہ ادارہ ہے۔

ریلوے میں جادوگری

تمھیں معلوم ہوگا کہ ریلوے کو روزانہ خواک مسافروں کی آمدنی سے نہیں بلکہ باربرداری سے ملتی ہے. اس کے باوجود مقبول ہونے کے لیے ان میں کچھ نہ کچھ کشش ہونا ضروری ہے۔ بعض گاڑیوں کو ضرورت سے زیادہ آرام دہ سفر کی رعائتیں دے کر ایسا کیا جاتا ہے. پچاس سال پہلے جب ریلوں کا شباب تھا کچھ گاڑیوں میں پُر عیش کاریں۔ مشہور و معروف پُل مین کو چیز جو سفر میں انتہائی آرام دہ تھیں، لگائی جاتی تھیں. ان کے ڈیزائن کرنے والے جارج پل مین کو بین الاقوامی شہرت ملی اور آج دنیا کی بیس زبانوں کے لغت میں لفظ "پُل مین" ایک اسم ہے جس کے معنی ہیں زمین پر سفر میں عیش، آرام اور حفاظت۔

البتہ فیشن اور عیش کا مفہوم دنیا میں بدلتا رہتا ہے۔ "پُل مین" سروس سے جو مسافر فائدہ اٹھاتے تھے. جیٹ ہوائی جہازوں کے زمانے میں وہ اسے کب پسند کر سکتے ہیں. وہ زمانہ ریل کی آہستہ سفری کا تھا جب لوگ یاترا کے لیے سفر کرتے تھے اور انھیں کافی فرصت بھی ہوتی تھی. لیکن آج کل مسافر اپنی منزل پر پہنچنے کے لیے بہت بے بے تاب ہوتا ہے۔ کچھ خوش حال ملکوں نے ریلوں میں کشش پیدا کرنے کے لیے آرام

اور عیش کے علاوہ رفتار میں اضافہ کر دیا ہے۔ ابتدا میں بہت زیادہ خرچ کے باوجود انھوں نے ہوائی سفر کا مقابلہ کرنے کے لیے نہایت ہی تیز گاڑیاں چلائی ہیں۔

رفتار سے پرکشش اور سحر کار گاڑیوں میں سب سے تیز جاپانی ریلیں ہیں۔ جن میں "ہکاری اکسپریس" بھی شامل ہے۔ یہ دنیا بھر میں سب سے تیز ہے اور اس کا عوامی نام "گولی گاڑی" یعنی گولی کی طرح تیز چلنے والی گاڑی ہے۔ نیو ٹوکیڈو لائن پر گولی گاڑی زیادہ سے زیادہ ۲۱۰ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے چلتی ہے۔ یعنی اوساکا اور ٹوکیو کا ۵۱۵ کلو میٹر کا درمیانی فاصلہ تین گھنٹے دس منٹ میں طے کرتی ہے۔ یہ صاف آرام دہ اور دباؤ میں ہوتی ہے تاکہ سرنگوں میں آپ کے کان بھک بھک نہ کریں۔

"نیو ٹوکیڈو لائن" شروع سے ہی زیادہ رفتار کی گاڑیوں کے قابل بنائی گئی ہے اس پر خاص قسم کی گاڑیاں چل سکتی ہیں اور جدید ترین سگنلوں کا انتظام اور کنٹرول کا طریقۂ کار ہے اس پر البتہ بہت زیادہ خرچ آیا۔ جاپان نیشنل ریلوے نے ۵۱۵ کلومیٹر لمبی لائن پر ۶۷۵ کروڑ روپیہ صرف کیا تھا۔ اس حساب سے ریل روٹ (راستہ) کے ایک کلومیٹر پر ۱۲۳ کروڑ روپیہ خرچ آیا۔ اس کے مقابلے میں ہندوستان میں کل ۶۰۰۰۰ کلومیٹر لمبے ریل روٹ پر کل ۳۰۰۰ کروڑ روپے خرچ آیا ہے۔ اس طرح ایک کلومیٹر روٹ پر اوسط خرچ صرف پانچ لاکھ روپیہ ہے۔ دوسرے الفاظ میں، نیو ٹوکیڈو ریل کے ایک کلو میٹر راستے پر ہندوستانی ریلوں کے اتنے ہی راستے کی بہ نسبت ۲۶ گنا خرچ آتا ہے۔

ہندوستانی ریلیں محدود سرمایے کی وجہ سے ہکاری اکسپریس نہیں چلا سکتیں لیکن موجودہ تجربے، آلات اور تھوڑے سے زائد خرچ سے انھوں نے بڑی کامیابی حاصل کی ہے اور اتنی رفتار تک پہنچ گئی ہیں جو ریلیں شروع ہونے کے وقت خواب و خیال میں بھی نہیں

تھی۔ اچھی نگہداشت اور خرچ میں کسی قسم کے اضافے کے بغیر لائن میں اصلاح کرنے کی تحریک ۱۹۶۷ میں ساؤتھ ایسٹرن ریلوے میں ہوئی۔ ایک سال کے اندر ریلوے مین لائن سیکشن ہوڑہ سے ناگ پور مین لائن اتنی مضبوط بن گئی کہ ۱۰۰ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار کا رکارڈ ٹوٹ گیا اس سے پہلے براڈ گیج یعنی بڑی لائن پر یہ رفتار کی انتہا تھی۔ اس سے ساؤتھ ایسٹرن ریلوے ماہ فروری ۱۹۶۸ میں اس قابل ہو گئی کہ ہندوستانی ریلوں میں سب سے زیادہ تیز گاڑیاں چلا سکے۔

راج دھانی ایکسپریس

یہ تجرباتی گاڑیاں زیادہ سے زیادہ ۱۲۸ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے چلیں۔ انھوں نے ہوڑہ اور ناگ پور کا درمیانی ۱۱۳۱ کلومیٹر کا فاصلہ ۱۲٫۰۵ گھنٹوں میں طے کیا جبکہ بمبئی میل جو اس سیکشن میں سب سے تیز گاڑی تھی یہ سفر ۲۴ گھنٹے میں پورا کرتی تھی۔ ان تجربوں سے پہلی بار ثابت ہوگیا کہ بڑی لائن یعنی براڈ گیج کی مین لائن پر بغیر مزید خرچ کیے ۱۰۰ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے بھی تیز گاڑیاں چلائی جا سکتی ہے۔

دنیا کی تیز ترین گاڑی ہکاری ایکسپریس

اس تجربے کی روشنی میں یہ فیصلہ کیا گیا کہ ہوڑہ اور دہلی کا درمیانی راستہ مضبوط کیا جائے تاکہ اس ضروری راستے پر ایک زیادہ تیز گاڑی راج دھانی ایکسپریس چلائی جا سکے۔ یہ ڈی. لکس گاڑی یکم مارچ ۱۹۶۹ء کو جاری ہوئی۔

راج دھانی ایکسپریس درمیانے درجے کی تیز رفتار یعنی ۱۲۰ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے چلتی ہے اور ۱۴۷۵ میل کا فاصلہ ۱۷ گھنٹے ۲۰ منٹ میں طے کرتی ہے۔ اس سے دونوں بڑے شہروں کے درمیان سفر میں چھ گھنٹے کی بچت ہوتی ہے۔ سگنلوں اور ریلوے لائن پر کوئی مزید خرچ کیے بغیر ہندوستانی ریلوں نے اپنی رفتار میں ۲۰ فی صد کا اضافہ کر لیا ہے۔

ہندوستان میں پہلی ریل گاڑی ۳۲ کلو میٹر کے سفر پر بوری بندر (بمبئی) سے تھانہ تک اپریل ۱۸۵۳ میں چلی تھی۔ اس زمانے سے اب تک ہندوستانی ریلیں ملک کا سب سے بڑا کاروباری قومی ادارہ ہیں۔

ریلیں صرف آمد و رفت کا یا ملک میں

ہندوستان میں پہلی ریل گاڑی

اپنے پھیلے ہوئے جال سے ادھر ادھر جانے کا ہی ذریعہ نہیں جن سے مسافر ملک کے دور دراز حصّوں میں جا سکتا ہے۔ بلکہ انھوں نے ملک کی اقتصادی ترقی میں بڑی مدد دی ہے اور ملک میں ملازم رکھنے والا سب سے بڑا واحد ادارہ ہے۔

دو پرانی بیماریاں

ہماری ریلوں کے بڑے راستوں پر زیادہ تر مسافروں اور سامان کی آمد و رفت لگاتار دن رات ہوتی رہتی ہے۔ ان میں سے بعض راستوں مثلاً گرانڈ کارڈ سیکشن آف ایسٹرن ریلوے پر تو اتنا ٹریفک ہوتا ہے جتنا ممکن ہو سکتا ہے۔ ان پر کام ان کی طاقت کی آخری حدوں کو چھوتا ہے۔ جس کام پر پوری طاقت صرف ہو رہی ہے، اس میں اگر ایک منٹ کے لیے باہر سے خلل آئے تو اس کام کا پورا توازن بگڑ جاتا ہے۔ ایسے حالات معمولی وجوہ کے معمولی اثرات سے پیدا نہیں ہوتے بلکہ بعض اوقات نتائج آفت انگیز ہو جاتے ہیں۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ نہایت سختی سے ضبط میں آیا، ہوا انتظام کبھی کبھی معمولی خلل سے مصیبت انگیز ردِ عمل کے ایک سلسلے کا شکار ہو جاتا ہے۔

تم نے وہ کہانی تو سنی ہوگی کہ کس طرح ایک ناخن نہ ہونے سے ایک سلطنت جاتی رہی
ناخن کے نہ ہونے سے ایک گھوڑا جاتا رہا۔
گھوڑے کے نہ ہونے سے سوار جاتا رہا
سوار کے نہ ہونے سے لڑائی جاتی رہی (ہار گئے)

لڑائی کے جانے سے سلطنت جاتی رہی۔
اور ناخن کے نہ ہونے سے سب کچھ جاتا رہا

اس طرح کی مصنوعی سلطنتیں روز کسی نہ کسی معمولی غلطی سے ہر روز جاتی رہتی ہیں۔ کیا تم نے نہیں دیکھا کہ کسی عام راستے پر کسی چھوٹی سی کار کے بگڑ جانے سے ہی آمد و رفت اتنی رک جاتی ہے کہ گھنٹوں میں راستہ صاف ہوتا ہے۔ ہمارے بڑے بڑے راستوں پر بھی یہی صورتِ حال ہے معمولی سی دخل اندازی سے ریلیں رک جاتی ہیں اور کوئی حرکت نہیں ہوتی۔

کئی قسم کی دخل اندازی تو ایسی ہوتی
ہے جن کا مقابلہ خود ریلوں کا ادارہ کر سکتا ہے۔
اس سے قبل کچھ حفاظتی احتیاطیں بیان کی جا چکی
ہیں جو ریلوے کے آدمیوں کی غلطیوں سے امکانی
حادثوں کے خلاف مدد کرتی ہیں۔ لیکن اور دخل
اندازیاں بھی ہیں جو زیادہ سخت ہیں۔ یہ ہیں ملک
دشمن عناصر کی جان۔ بوجھ کر فتنہ انگیزیاں۔ جان
بوجھ کر کی جانے والی اِن دخل اندازیوں کے
خلاف سب سے بڑی حفاظت یہی ہے کہ عوام کو
اس بات کا احساس کرایا جائے کہ اس قسم کی
غلطیوں یا فتنوں سے قوم کو کتنا نقصان ہوتا ہے۔
میں چاہتا ہوں تمھیں ریلوے کے کام میں خواہ مخواہ
کی دخل اندازی کے متعلق یہ بتاؤں کہ یہ کتنا بڑا

طفیلیے صاحب Mr Parasite تو بے ٹکٹ سفر کرنے والے اور خطرے کی زنجیر کھینچنے والے ہیں جو اپنے آپ کو سماج سے بالا سمجھتے ہیں۔ لٹیرے صاحب Mr Predator وہ ہیں جو ریلوں کے سامان کو اپنے لیے چراتے ہیں۔ طفیلیے صاحب اور لٹیرے صاحب کو سماج اپنی جیب سے دیتا ہے۔ سماج ان کا حصّہ ادا کرکے ریلوے سروس کے خرچ میں اضافہ کرتا ہے ورنہ وہ اور سستا ہو۔ دوسرے الفاظ میں یہ دونوں قوم کے خرچ پر پھولتے پھلتے ہیں (جس میں تم بھی شامل ہو اور میں بھی) اگر تم کسی جدید لغات میں pest کے معنی دیکھو تو تمھیں پتہ چلے گا کہ یہ ایک ایسا جانور ہے کہ جو اپنے ماحول پر پلتا ہے۔ اس لیے دوسروں کے لیے ایک بے ہودگی اور ڈراوا ہے۔ طفیلیے صاحب اور لٹیرے صاحب سماج کا کھا کر پھولتے پھلتے ہیں اس لیے یہ pests کے سوا اور کچھ نہیں۔

اب جب کہ تمھیں معلوم ہو کہ یہ لوگ کتنے تکلیف دہ ہیں مجھے امید ہے کہ تم اپنے اس علم کو دور دور تک پھیلاؤ گے۔ اگر عوام میں سے ہر شخص اس طرح کی مداخلت کو روکنے کی کوشش کرے تو ریلوں کا خرچ کم اور ملک کی حالت بہتر ہو جائے گی۔

طفیلیے صاحب Mr Parasite تو بے ٹکٹ سفر کرنے والے اور خطرے کی زنجیر کھینچنے والے ہیں جو اپنے آپ کو سماج سے بالا سمجھتے ہیں۔ لٹیرے صاحب Mr Predator وہ ہیں جو ریلوں کے سامان کو اپنے لیے چراتے ہیں۔ طفیلیے صاحب اور لٹیرے صاحب کو سماج اپنی جیب سے دیتا ہے۔ سماج ان کا حصہ ادا کرکے ریلوے سروس کے خرچ میں اضافہ کرتا ہے ورنہ وہ اور سستا ہو۔ دوسرے الفاظ میں یہ دونوں قوم کے خرچ پر پھولتے پھلتے ہیں (جس میں تم بھی شامل ہو اور میں بھی) اگر تم کسی جدید لغات میں pest کے معنی دیکھو تو تمھیں پتہ چلے گا کہ یہ ایک ایسا جانور ہے کہ جو اپنے ماحول پر پلتا ہے۔ اس لیے دوسروں کے لیے ایک بے ہودگی اور ڈراوا ہے۔ طفیلیے صاحب اور لٹیرے صاحب سماج کا کھا کر پھولتے پھلتے ہیں اس لیے یہ pests کے سوا اور کچھ نہیں۔

اب جب کہ تمھیں معلوم ہو، کہ یہ لوگ کتنے تکلیف دہ ہیں مجھے امید ہے کہ تم اپنے اس علم کو دور دور تک پھیلاؤ گے۔ اگر عوام میں سے ہر شخص اس طرح کی مداخلت کو روکنے کی کوشش کرے تو ریلوں کا خرچ کم اور ملک کی حالت بہتر ہو جائے گی۔